

AUTORES

Antonio ABRIL RUBIO
Manuel ALBA FERNÁNDEZ
Igone ALTZELAI ULIONDO
Unai BELINTXON MARTÍN
Patricia BENAVIDES VELASCO
Josefina BOQUERA MATARREDONA
Fernando CAMPA-PLANAS
Eloísa CARBONELL PORRAS
Matilde CARLÓN RUIZ
Xosé Manuel CARRIL VÁZQUEZ
Massimo DEIANA
Philippe DELEBECQUE
Alberto DÍAZ MORENO
Fernando ELORZA GUERRERO
Alberto EMPARANZA SOBEJANO
Isabel FERNÁNDEZ TORRES
Leticia FONTESTAD PORTALÉS
Olga FOTINOPOLOU BASURKO
M.^a Teresa FRANQUET SUGRAÑES
Antonio F. GALACHO ABOLAFIO
Belén GARCÍA ÁLVAREZ
Carmen María GARCÍA MIRETE
Arturo GARCÍA SANZ
Jesús GARCÍA-LUJÁN LÓPEZ
José Luis GARCÍA-PITA Y LASTRES
Matías GINEIES
Pablo GIRGADO PERANDONES
Jesús GONZALEZ-FELIU
María Jesús GUERRERO LEBRÓN
José Manuel HESSE MARTÍN
Sonia IBORRA GÓMEZ

Maria Rosa ISERN SALVAT
Miguel Ángel LÓPEZ NAVARRO
Francisco Carlos LÓPEZ RUEDA
Vicente MAMBRILLA RIVERA
Patricia MÁRQUEZ LOBILLO
José Manuel MARTÍN OSANTE
Timoteo MARTÍNEZ AGUADO
Arantza MARTÍNEZ BALMASEDA
Javier MARTÍNEZ ROSADO
Pablo MARTÍNEZ-GIJÓN MACHUCA
Purificación MARTORELL ZULUETA
Evangelos MITSAKIS
Juan José MONTERO PASCUAL
Joëlle MORANA
María José MORILLAS JARILLO
Ana Isabel MURO RODRÍGUEZ
Eugenio OLMEDO PERALTA
Juan Ignacio PEINADO GRACIA
Israel Roberto PÉREZ JIMÉNEZ
Juan Antonio PÉREZ RIVARÉS
Massimiliano PIRAS
Achim PUETZ
Paola RODAS PAREDES
Carmen Rojo ÁLVAREZ-MANZANEDA
Josep-Maria SALANOVA GRAU
M.^a Victòria SÁNCHEZ-REBULL
Francisco SÁNCHEZ-GAMBORINO
Eliseo SIERRA NOGUERO
Francisco TRUJILLO PONS
Leopoldo TULLIO
Trinidad VÁZQUEZ RUANO

M.^a VICTORIA PETIT LAVALL
FERNANDO MARTÍNEZ SANZ
ANDRÉS RECALDE CASTELLS
(Dirs.)

LA NUEVA ORDENACIÓN DEL MERCADO DE TRANSPORTE

ACHIM PUETZ
(Coord.)



Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES | SÃO PAULO
2013

permanente o incapacidad temporal y estuviese provisto del título de transporte, de pago o gratuito⁴⁴.

Como último de los criterios que reflejan el distinto ámbito en el que opera la pluralidad de seguros obligatorios concurrentes en la cobertura de responsabilidad del transportista nos encontramos con la cuantía indemnizatoria. En efecto, si bien desde el seguro de responsabilidad civil del transportista la cobertura otorgada vinculará de forma ilimitada a todos los daños que se causen con ocasión del transporte, y desde el seguro obligatorio de viajeros la protección garantizada comprenderá exclusivamente las indemnizaciones pecuniarias y la asistencia sanitaria establecidas conforme al baremo, que como Anexo, se une al RD 1575/1989, de 22 de diciembre⁴⁵, a través del seguro obligatorio de vehículos a motor, las prestaciones aseguradas alcanzarán en los daños a las personas el límite que establece el Anexo de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, tal y como se indica desde su art. 4.

EL GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN

Eliseo SIERRA NOGUERO

Coordinador de la Comisión de seguro marítimo y transportes de SEAIDA-Catalunya
Profesor agregado de Derecho mercantil de la Universidad Autónoma de Barcelona

SUMARIO: I. EL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL NAVIERA (P&I) Y EL PREDOMINIO DEL MERCADO POR PARTE DE LOS CLUBES P&I DEL GRUPO INTERNACIONAL.—II. EL CONTROL DE LAS AUTORIDADES EUROPEAS DE COMPETENCIA DE LOS CONTRATOS DEL GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES P&I: 1. La Decisión de la Comisión de 1985 y la exención decenal del IGA (1985-1995) por interés público. 2. La Decisión de la Comisión de 1999 y la exención decenal del IGA (1999-2009) por interés público. 3. Estado actual de la cuestión. Inaplicación de la exención del sector asegurador y carácter no anticompetitivo del Grupo Internacional.—III. NATURALEZA JURÍDICA DEL GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES P&I: 1. El Grupo Internacional como pool o unión contractual de clubes P&I.—IV. EL «INTERNATIONAL GROUP AGREEMENT» (IGA): 1. Restricciones en la cotización de buques inscritos en otro club P&I del Grupo Internacional. 2. Recomendación por el Grupo Internacional de los precios mínimos para el seguro P&I de buques petroleros.—V. EL «INTERNATIONAL GROUP POOLING AGREEMENT» («POOLING AGREEMENT»): 1. Aprobación de las pólizas de seguro, métodos contables y reaseguros de cada club por mayoría de 3/4 de los otros clubes del Grupo Internacional. 2. Reclamaciones de seguros P&I no sometidas al acuerdo de repartición de la siniestralidad entre clubes (la retención del club P&I). Seguros distintos no consociados. 3. El acuerdo de repartición de siniestralidad entre clubes P&I: la retención del consorcio y pagos entre clubes. 4. El IGA 2013.—VI. EL REASEGURO COLECTIVO DE LOS CLUBES DEL GRUPO INTERNACIONAL PARA RECLAMACIONES SUPERIORES A LA RETENCIÓN DEL CONSORCIO.—VII. FUNCIÓN REPRESENTATIVA DE LOS MIEMBROS A CARGO DEL GRUPO INTERNACIONAL EN DIFERENTES ORGANISMOS.—VIII. UNA HIPOTÉTICA ALTERNATIVA AL SEGURO P&I DE LOS CLUBES DEL GRUPO INTERNACIONAL: OTRO TIPO DE SEGURO O GARANTÍA FINANCIERA CON CONDICIONES SIMILARES DE COBERTURA.—BIBLIOGRAFÍA.

RESUMEN: El RD 1611/2011 transpone en España la Directiva 2009/20/CE al objeto de exigir a los navieros de buques de 300 o más toneladas de arqueo bruto la contratación obligatoria de un seguro P&I u otro seguro o garantía equivalente para hacer frente a determinadas reclamaciones de Derecho marítimo. Reconoce expresamente como posible asegurador a alguno de los clubes P&I que son parte de los acuerdos del Grupo Internacional de Clubes P&I u otro asegurador autorizado en el ramo de responsabilidad civil de vehículos marítimos, lacustres o fluviales. Sin embargo, los riesgos de la responsabilidad civil naviera no son normalmente asumidos por los aseguradores comerciales. Así, en la actualidad, los trece clubes parte del Grupo Internacional tienen una cuota de mercado de seguros P&I de buques mercantes próxima al 90 por 100 de la flota dedicada a la navegación internacional. La Comisión Europea, en sus Decisiones de 1985 y 1999, concedió sendas exenciones decorreladas de la prohibición de acuerdos restrictivos de la competencia a uno de los contratos sobre los que pivota el Grupo Internacional de clubes P&I, el «International Group Agreement», por razones de interés público. El 1 de agosto de 2012, la Comisión Europea ha cerrado una investigación sobre este contrato y el «Pooling Agreement», también del Grupo Internacional. Señala que no hay pruebas concluyentes de que restrinjan la competencia entre clubes P&I y/o, de alguna manera, el acceso a los aseguradores comerciales y/o a otros clubes P&I a los principales mercados. La Comisión no exige, por tanto, la concesión de una nueva excepción individual. Tampoco considera que el pool necesite la exención en bloque del sector asegurador. El Grupo Internacional de Clubes P&I recibe así la seguridad jurídica necesaria para seguir contribuyendo decisivamente al desarrollo del comercio marítimo.

Palabras clave: seguro de responsabilidad civil, seguro P&I, Grupo Internacional de Clubes P&I.

⁴⁴ Vid. arts. 3.4, 4.1 y 6 del RD 1575/1989, de 22 de diciembre.

⁴⁵ Vid. arts. 4, y 12 a 19 del RD 1575/1989, de 22 de diciembre.

I. EL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL NAVIERA (P&I) Y EL PREDOMINIO DEL MERCADO POR PARTE DE LOS CLUBES P&I DEL GRUPO INTERNACIONAL

En cumplimiento de lo dispuesto en el art. 254 del RD Legislativo 2/2011, que aprueba el texto refundido de la Ley de puertos del Estado y de la Marina mercante y transponiendo la Directiva 2009/20/CE, de 23 de abril de 2009, el RD 1616/2011, de 14 de noviembre, regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de Derecho marítimo. En vigor desde el 31 de diciembre de 2011, el RD 1616/2011 es de aplicación general a buques españoles o extranjeros en el mar territorial o en puerto español, sean mercantes, pesqueros, de recreo o de puerto, a condición de que tengan un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas. El RD 1616/2011 se añade así a los regímenes especiales de seguro obligatorio ya en vigor para ciertos buques y situaciones, como petroleros, contaminación por combustible, buques de pasaje y embarcaciones de recreo¹.

En su apartado de definiciones, el RD 1616/2011 entiende por seguro, a efectos de cumplir la obligación legal de estar asegurado, «un seguro de indemnización, con o sin franquicia, del tipo que facilitan actualmente los miembros del Grupo Internacional de Clubes P&I u otras formas efectivas de seguro, incluido el autoseguro demostrado, y de garantía financiera, que ofrezcan condiciones similares de cobertura» [art. 4.b)]. En la práctica, por tanto, la forma usual de cumplir con lo dispuesto en el RD 1616/2011 es contratar un seguro P&I con uno de estos clubes P&I del Grupo Internacional². No siempre es fácil que los aseguradores comerciales asuman los extraordinarios y especializados riesgos a los que puede dar lugar la navegación marítima.³

El seguro de protección e indemnización o, abreviadamente, seguro P&I (pronunciado con fonética inglesa) es el nombre tradicional del seguro que cubre la responsabilidad civil del naviero de buque mercante. No obstante, el seguro P&I es multirriesgo, pues también ofrece cobertura de otros riesgos vinculados a la operativa del buque, como multas y gastos imprevistos. En general, está ideado como un seguro complementario del seguro de buques o cascos que usualmente contrata el naviero de un buque mercante.

Los clubes P&I tienen la naturaleza de mutuas de navieros y otros operadores de buques. No tienen ánimo de lucro, por lo que aseguran a «precio de coste», sin añadir un porcentaje por beneficio comercial. Se estima que los trece clubes P&I miembros del Grupo Internacional aseguran aproximadamente al 90 por 100

¹ E. SIERRA NOGUERO, «Compulsory liability insurance against claims arising from the operation of a vessel», en *The Journal of Business Law*, fasc. 7, 2011, pp. 682-698.

² La bibliografía española sobre clubes P&I es abundante. Cuenta con las monografías de M. C. HILL PRADOS, *Los clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo*, Barcelona, Bosch, 1992, y M. F. CLAVERO TERNERO, *Clubs de P&I*, Madrid, Instituto Europeo de Estudios Marítimos, 1993, con algunos artículos especialmente sobre temas específicos, como la acción directa y el tratamiento en los manuales de Derecho marítimo. Entre las obras más recientes, sin ánimo exhaustivo, pueden consultarse las de J. L. GABALDÓN, *Curso de Derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, Madrid-Barcelona-Buenos Aires, Marcial Pons, 2012, pp. 869-879; J. L. GARCÍA-PITA Y LASTRES, *Riesgos e intereses del naviero y cobertura asegurativa. Del Código de Comercio, a la reforma del Derecho de la navegación marítima*, Cizur Menor, Aranzadi-Thomson Reuters, 2009, pp. 249-266, y J. L. RODRÍGUEZ CARRIÓN, *Derecho de la navegación. Los seguros marítimos y aéreos*, Madrid-Barcelona, Marcial Pons, 2003, pp. 463-500. En la bibliografía inglesa, la obra esencial es la de S. J. HAZELWOOD y D. SEMARK, *Clubs P&I. Law and Practice*, 4.^a ed., London, Lloyd List, 2010.

³ También F. D. ROSE, *Marine Insurance: Law and Practice*, 2.^a ed., London, LLP, 2010, capítulo 1, apartado 19.

del tonelaje mundial de los buques transatlánticos⁴. Estas cifras son corroboradas por la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE)⁵ que, en un estudio realizado en 2004, señaló que aproximadamente el 82 por 100 de buques mercantes transatlánticos, representativos de cerca del 90 por 100 del tonelaje mundial, estaban inscritos en alguno de los clubs P&I que son miembros del Grupo Internacional de Clubes P&I. En este estudio de la OCDE no se tuvieron en cuenta los buques de menos de 2.000 toneladas de arqueo bruto. Por tanto, el control del mercado es esencialmente de los buques mercantes y, de entre estos, los de mayor tamaño. La OCDE añade que su predominio en el mercado asegurador de petroleros es incluso mayor, pues cerca del 97 por 100 de buques petroleros están asegurados con clubes P&I del Grupo Internacional⁶.

II. EL CONTROL DE LAS AUTORIDADES EUROPEAS DE COMPETENCIA DE LOS CONTRATOS DEL GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES P&I

Antes de la entrada en vigor del Reglamento (UE) 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los arts. 81 y 82 del Tratado Constitutivo de la Unión Europea, las empresas habían de notificar los acuerdos o prácticas concertadas para obtener una exención conforme a las reglas de competencia. Precisamente, el Grupo Internacional es un *pool* o unión contractual entre competidores del mismo sector económico, cuya cooperación se plasma en varios contratos que pueden restringir la competencia. De estos contratos, el denominado «International Group Agreement» (en adelante, IGA)⁷ y el «International Group Pooling Agreement» (en adelante, «Pooling Agreement»)⁸, han dispuesto de varias versiones y han sido modificados para adecuarse a las condiciones de exención de la Comisión Europea en 1985 y en 1999 a la prohibición de acuerdos que restrinjan la competencia.

1. La Decisión de la Comisión de 1985 y la exención decenal del IGA (1985-1995) por interés público

En 1981, los clubs P&I que eran contratantes del IGA comunicaron a la Comisión Europea el texto del mismo con la finalidad de obtener el visto bueno o alternativamente una exención de acuerdo con el art. 85(3) del Tratado de la Comunidad Económica Europea. Tras un examen preliminar, la Comisión consideró que contenía cláusulas que no podían ser exentas. También hubo una queja de una asociación de navieros griegos.

⁴ En <http://www.igpandi.org/> (consultada el 3 de septiembre de 2012). P. BENNETT, «Mutual Risk: P&I insurance clubs and maritime safety and environmental performance», en *Marine Policy*, núm. 25, 2001, p. 19, señala que el 10 por 100 restante no asegurado en clubes P&I correspondería al 50 por 100 en número de buques, ya que los no inscritos en uno de los clubes del Grupo Internacional suelen ser más pequeños.

⁵ OCDE, *The removal of insurance from substandard shipping*, junio 2004, p. 19, disponible en <http://www.oecd.org/sti/transport/maritimetransport/32144381.pdf> (consultado el 13 de septiembre de 2012).

⁶ De acuerdo con los datos publicados por la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE): *Empresas navieras 2012*, pp. 25-26, a 1 de enero de 2012, y *Equisasis.org*, a 26 de marzo de 2012, todos los petroleros de bandera española, tanto los buques de transporte de petróleo (*«dirty tankers»*), como los buques de transporte de productos del petróleo (*«clean tankers»*), están asegurados por Clubs P&I integrados en el Grupo Internacional de P&I Clubs, como North of England, Britannia, UK o Gard.

⁷ Vid. capítulo V.

⁸ Vid. capítulo VI.

La Decisión de la Comisión Europea núm. 85/615/CEE, de 16 de diciembre⁹ señaló que las disposiciones del art. 85(1) del Tratado de la Comunidad Económica Europea eran inaplicables al IGA, en su versión final de 20 de febrero de 1985. Esta exención fue válida hasta el 20 de febrero de 1995.

La Comisión Europea justifica la exención concedida en los siguientes argumentos: la prohibición del IGA tendría efectos perniciosos sobre el sistema de seguro marítimo que ha funcionado durante más de un siglo a través de los clubes P&I. Supondría que una gran parte de los miembros de los clubes P&I, al menos los no establecidos en la Comunidad Europea, los dejarían y establecerían nuevos clubs fuera de la misma. Además, la Comisión señala que menoscabar y poner el riesgo el sistema de repartición de siniestros sería perjudicial no sólo para los intereses de los navieros, sino para los intereses de los consumidores y terceros (en particular, en relación a los riesgos por contaminación).

2. La Decisión de la Comisión de 1999 y la exención decenal del IGA (1999-2009) por interés público

En 1995, el Grupo Internacional solicitó la prórroga de la exención concedida en 1985. Un comité de cooperación naviera griega también presentó una denuncia contra el «Pooling Agreement». En junio de 1997, la Comisión Europea dirigió un pliego de cargos al Grupo Internacional porque consideró que tanto el IGA como el «Pooling Agreement» infringían las normas de competencia del Tratado de la Comunidad Europea. Como respuesta, el Grupo Internacional decidió modificar ambos acuerdos para adaptarlos a las normas de competencia comunitarias y del Espacio Económico Europeo. En julio de 1998 presentó la versión modificada de ambos acuerdos y presentó la solicitud formal de exención del IGA y del «Pooling Agreement».

La Decisión de la Comisión Europea núm. 329/1999/UE, de 12 de abril¹⁰ consideró que no existían razones, de conformidad con lo dispuesto en el art. 85(1) del Tratado de la Comunidad Económica Europea, para intervenir en relación con el «Pooling Agreement» y el IGA, con las modificaciones respectivas. Sin embargo, la Comisión Europea considera contrarias al Derecho de la competencia las cláusulas que rigen los procedimientos de oferta de precio y los precios recomendados para los buques petroleros cuando se aplican a los costes de retención del club¹¹. Tratándose de costes no compartidos, no hay razón para que el IGA limite la libertad del club P&I en relación a estos. No obstante, la Comisión indica que sería complejo y fastidioso idear un método que garantizara que las cláusulas de oferta de precio y las de costes mínimos para los buques petroleros se apliquen a los costes compartidos con arreglo al «Pooling Agreement» y no a los costes de retención de cada club. De ahí que la Comisión optó por conceder una exención conforme al art. 85(1) a estas normas a partir del 20 de febrero de 1999 y hasta el 20 de febrero de 2009.

La Decisión de la Comisión Europea de 1999 justifica su posición en los siguientes argumentos: los acuerdos del Grupo Internacional contribuyen al progreso económico, porque garantizan la existencia en el mercado de unos seguros de P&I que ofrezcan una suma asegurada tan alta. El único medio con que cuenta el sector para ofrecer esta cobertura es poner en común los riesgos de un conjunto de aseguradores que, conjuntamente, alcancen una cuota de mercado de más del

⁹ Diario Oficial, L 376, de 31 de diciembre de 1985, pp. 2 a 14.

¹⁰ Diario Oficial L 125, de 19 de mayo de 1999, pp. 12 a 31.

¹¹ Sobre el significado de estos términos, *vid.* capítulos 4.A) y B) y 5.B).

50 por 100 para hacer economía de escala¹². La Comisión señala que los clubs P&I que no son del Grupo Internacional, como Ocean Marine (posteriormente quebrado), y otros aseguradores comerciales, no pueden ofrecer una suma asegurada ni mucho menos tan elevada. Asimismo, recuerda que para obtener un reaseguro tan importante, sólo cabe un operador y el Grupo Internacional es la única alternativa posible. En solitario, los clubes P&I no podrían acceder a estas condiciones de reaseguro. Concluye que el «Pooling Agreement» y el IGA son beneficiosos para el progreso económico en general; para el armador, que dispone así de un seguro de responsabilidad civil; y, para los usuarios de los transportes marítimos, tanto cargadores como pasajeros, pues tienen la garantía de indemnizaciones multimillonarias. Además, ambos acuerdos no restringen la competencia entre los clubes P&I del Grupo Internacional en materia de eficacia en la tramitación de siniestros y en el componente del precio del seguro que reflejan los costes administrativos.

3. Estado actual de la cuestión. Inaplicación de la exención del sector asegurador y carácter no anticompetitivo del Grupo Internacional

Desde el 1 de mayo de 2004, con la entrada en vigor del Reglamento (CE) 1/2003, se ha eliminado el sistema de la notificación previa a la Comisión Europea y se confía en la autoevaluación por parte de las empresas del encaje legal de sus propios acuerdos con la prohibición general de prácticas restrictivas de la competencia (art. 101.1 y 2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, «TFUE»).

El art. 101.3 TFUE prevé que determinados acuerdos, decisiones o prácticas concertadas entre empresas o asociaciones de empresas no estén prohibidos, en general por considerar que resultan favorables al interés público¹³. En aplicación de este precepto, y renovando la exención previa en bloque para el sector asegurador del Reglamento (CE) 3932/92 y del Reglamento (CE) 358/2003, la Comisión Europea dictó el Reglamento (UE) 267/2010 de la Comisión, de 24 de marzo, por el que eximía de la prohibición de restricción de la competencia a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas en el sector de los seguros. El Reglamento (UE) 267/2010 entró en vigor el 1 de abril de 2010 y su periodo de validez alcanza hasta el 31 de marzo de 2017.

El informe preparatorio de marzo de 2009 del Reglamento (UE) 267/2010 revela que la Comisión Europea trató de los *pools* y, específicamente, de los contratos del Grupo Internacional de Clubes P&I¹⁴. En este informe señala que ciertos *pools* no necesitan una exención porque son necesarios y porque no dan lugar a una restricción de la competencia. Así, añade, que ciertos riesgos catastróficos pueden ser de tal entidad que ningún asegurador individual es capaz de asegurarlos por sí solo; cita expresamente como ejemplo a los clubes P&I y a la Decisión de

¹² M. F. CLAVERO TERNERO, *Clubs...*, *op. cit.*, p. 248, recuerda que se necesita una gran cantidad de personas sometidas a riesgos homogéneos entre las que repartir las consecuencias de los siniestros, que permite por probabilidades calcular la cantidad de siniestros que se van a producir y distribuir las consecuencias entre los asegurados.

¹³ En concreto, por contribuir a mejorar la producción o la distribución de los productos o a fomentar el progreso técnico o económico, y reserven al mismo tiempo a los usuarios una participación equitativa en el beneficio resultante, y sin que: a) impongan a las empresas interesadas restricciones que no sean indispensables para alcanzar tales objetivos, y b) ofrezcan a dichas empresas la posibilidad de eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los productos de que se trate (art. 101.3 TFUE).

¹⁴ En http://ec.europa.eu/competition/sectors/financial_services/insurance_ber_working_document.pdf (consultado el 13 de septiembre de 2012).

la Comisión de 1999. De hecho, la Comisión alude a la denominada «doctrina de los clubes P&I», por la cual estos *pools*, no importa cuál sea su cuota de mercado, pueden ser considerados como no anticompetitivos, ya que son necesarios para permitir a sus miembros suministrar un tipo de seguros que por ellos solos no podrían (párrafo 124). En el considerando núm. 13 del Reglamento (UE) 267/2010 se indica —sin citar a los clubes P&I— que estos tipos de agrupaciones no dan lugar por lo general a una restricción de la competencia de conformidad con el art. 101.1 TFUE, por lo que no son prohibidos por él¹⁵. A la vista de lo anterior, el Grupo Internacional de Clubes P&I emitió un comunicado para señalar que el «Pooling Agreement» no necesitaba la exención dispuesta en el Reglamento (UE) 267/2010¹⁶.

En agosto de 2010, cuatro meses después de la entrada en vigor del citado Reglamento (UE) 267/2010 de exención para el sector asegurador, la Dirección General de Competencia de la Unión Europea puso en marcha un estudio sobre el funcionamiento y los contratos del Grupo Internacional de clubes P&I. A diferencia de las investigaciones previas de los años ochenta y noventa citados, no se iniciaron por quejas de terceros. Esta investigación ha contado con la colaboración del Grupo Internacional de Clubes P&I. En su nota de prensa de 1 de agosto de 2012, la Comisión Europea ha anunciado el cierre de la investigación sobre los contratos del Grupo Internacional. Según su tenor literal, la finalidad del procedimiento era examinar si determinadas cláusulas del «Pooling Agreement» y del IGA restringían la competencia entre clubes P&I y/o restringían, de alguna manera, el acceso a los aseguradores comerciales y/o a otros clubes P&I a los principales mercados. La Comisión señala que llevó a cabo una investigación de mercado entre los propietarios de buques, corredores de seguros y aseguradores comerciales. La investigación no fue suficientemente concluyente para confirmar las preocupaciones iniciales. La Comisión concluye su nota de prensa señalando que los contratos del Grupo Internacional fueron previamente exentos del Derecho europeo de la competencia por una decisión de la Comisión de 12 de abril de 1999. Esta exención expiró el 20 de febrero de 2009¹⁷. No obstante, la Comisión no dispone que sea necesaria la concesión de una nueva exención.

A la vista de esta decisión de la Comisión Europea, el Grupo Internacional de Clubes P&I ha emitido otra nota de prensa, donde se felicitaba de la decisión por el cierre del asunto. Asimismo, recuerda que la investigación se abrió por la Comisión Europea en agosto de 2010 a la terminación de la segunda exención decenal del IGA concedida por la Comisión. Considera que con la reforma del Derecho europeo de la competencia operada por el Reglamento (CE) 1/2003, el Grupo Internacional ya no ha de solicitar otra exención individual para el IGA. Además, anuncia que pese al cierre de la investigación, el Grupo Internacional planea hacer algunas enmiendas en el IGA¹⁸.

En conclusión, el Grupo Internacional de Clubes P&I recibe así la seguridad jurídica necesaria para continuar contribuyendo decisivamente al desarrollo del comercio marítimo.

¹⁵ También J. OLAVARRÍA IGLESIAS, «La exención por categorías de la prohibición de prácticas colusorias en el sector del seguro: el nuevo reglamento de la Comisión Europea», en *Revista Española de Seguros*, núm. 145, enero-marzo 2011, p. 54.

¹⁶ En <http://www.igpandi.org/News+and+Information/News/2010/157>, consultado el 13 de septiembre de 2012.

¹⁷ En <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/873>, consultado el 7 de septiembre de 2012.

¹⁸ En <http://www.igpandi.org/News+and+Information/News/2012/216>, consultado el 7 de septiembre de 2012.

III. NATURALEZA JURÍDICA DEL GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES P&I

1. El Grupo Internacional como *pool* o unión contractual de clubes P&I

El Grupo Internacional de clubes P&I es una asociación a través de la cual actualmente varios clubes P&I cooperan para el mejor desarrollo del seguro P&I que cada uno ofrece individualmente. Como empresas independientes, ofrecen otros tipos de seguros, como el de defensa jurídica (FD&D) y otros. Sin embargo, los términos de la cooperación de los clubes P&I del Grupo Internacional se ciñen esencialmente al seguro P&I¹⁹, que constituye la línea principal de negocio de los clubes.

La cooperación de los clubes P&I se plasma en tres contratos multilaterales que dan lugar a la formación de una unión contractual o «*pool*» entre competidores para el mejor desarrollo del negocio que cada uno desarrolla de forma independiente²⁰. Se trata del contrato de constitución del Grupo Internacional²¹, el citado IGA y el «Pooling Agreement». El cuarto elemento básico del Grupo Internacional es su programa de reaseguro²².

El Grupo Internacional tiene su antecedente en el «London Group» de 1899 constituido entre seis clubes P&I constituidos en el Reino Unido. Desde entonces, nuevos clubes se han adherido al mismo y otros han dejado de ser miembros. Ahora ha devenido internacional con la integración de clubes de otros países²³. Este proceso de ampliación vino precedido por acuerdos de reaseguro de estos clubes no británicos con clubes que formaban parte del London Group y como forma de disfrutar de las ventajas del Grupo Internacional. Posteriormente, se han integrado como miembros de pleno Derecho del Grupo Internacional de Clubes P&I. Así, en 1981 fueron admitidos los clubes P&I de Noruega y Suecia; luego el club P&I de Japón y, por último, el club P&I de Estados Unidos de Norteamérica²⁴.

En la actualidad, los clubes P&I del Grupo Internacional son trece, teniendo en cuenta la matriz y filiales como un único grupo de sociedades²⁵. El liderazgo

¹⁹ En S. J. HAZELWOOD y D. SEMARK, *Clubs P&I...*, op. cit., capítulo 24, apartados 6 a 8.

²⁰ J. L. GARCÍA-PITA, *El reaseguro marítimo, entre el Derecho español y el «Common Law»*, Cizur Menor, Aranzadi-Thomson Reuters, 2011, p. 389, señala que el concepto de «*pool*» integra dos elementos definitorios: el elemento de la asociación y el elemento de la distribución de riesgos.

²¹ S. J. HAZELWOOD y D. SEMARK, *Clubs P&I...*, op. cit., capítulo 24, apartado 11, señalan que el contrato de constitución fija los derechos y obligaciones de los clubes que son miembros del Grupo Internacional y prevé el sistema de administración para gestionar los asuntos del Grupo Internacional. El contrato prevé el nombramiento de un secretario y el desarrollo de las reuniones, que tienen lugar periódicamente durante el año y la asistencia a los mismos tiene lugar cuando se estima oportuno.

²² S. J. HAZELWOOD y D. SEMARK, *Clubs P&I...*, op. cit., capítulo 24, apartado 16.

²³ Así, C. B. ANDERSON y C. DE LA RUE, «The role of the P&I Clubs in marine pollution incidents», en *Tidane Law Review*, vol. 85, núms. 5 y 6, junio de 2011, pp. 1263-1266; T. G. COGHLIN, «Protection & Indemnity Clubs», en *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1984, pp. 413-414, y D. CHRISTODOU, «Protection & Indemnity Clubs and Competition», en A. ANTAPASSIS, L. ATHNASSIOU y E. ROSAEG (eds.), *Competition and regulation in shipping related industries*, Holanda, Martinus Nijhoff Publishers, 2009, p. 320.

²⁴ En este sentido, S. J. HAZELWOOD y D. SEMARK, *Clubs...*, op. cit., capítulo 24, apartados 3, 4 y 5.

²⁵ En <http://www.igpandi.org>. Se trata de American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc. (con el nombre comercial «The American Club»); Assuranceforeningen Skuld («Skuld»); Gard P&I (Bermuda) Limited («Gard»); The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited («Britannia»); The Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association («Japan P&I Club»); The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited («The London P&I Clubs»); The North of England Protecting and Indemnity Association Limited («North»); The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (en adelante, «Shipowners»); The

cuasi-absoluto en el aseguramiento sobre los buques mercantes en la navegación internacional permite sumas multimillonarias en cuotas y primas de seguro²⁶ y una gran diversificación del riesgo al existir tanto tonelaje registrado y de todo tipo de buques, principalmente mercantes (petroleros, químiceros, gaseos, portacontenedores, carga seca, carga general, pasajeros, etc.). También aseguran en mucha menor medida embarcaciones portuarias, buques pesqueros y yates. Sin perjuicio de que cada club pueda tener su principal mercado en un ámbito regional (Asia, Europa, etc.), los buques que tienen inscritos no se limitan exclusivamente a los del país originario o de gestión del club²⁷.

El Grupo Internacional coordina la mutualización de riesgos de seguros P&I de los clubes P&I, sin ser una mutua. En efecto, el Grupo Internacional no cobra primas de los mismos, ni realiza pagos de indemnizaciones, pero cumple funciones similares al ser el medio utilizado por los clubes P&I para prestarse solidaridad, mutuo socorro y protección frente a los riesgos comunes del seguro P&I.

El Grupo Internacional tampoco es una reaseguradora de los riesgos de los clubes P&I que son miembros. Sin embargo, facilita la contratación colectiva de los contratos de reaseguro de los que son parte cada uno de los clubes P&I miembros.

IV. EL «INTERNATIONAL GROUP AGREEMENT» (IGA)

El contenido del IGA está disponible públicamente en la página web del Grupo Internacional de Clubes P&I²⁸. A continuación tratamos específicamente del procedimiento de oferta de precios inscritos en otro club con el fin de atraerlos y del régimen de precios recomendados para buques petroleros. Otras cuestiones reguladas en el IGA son, por ejemplo, las cotizaciones de nuevos buques por los clubes P&I, los pagos de liberación en caso de cambio de club P&I, las normas especiales para el aseguramiento de buques fletados.

1. Restricciones en la cotización de buques inscritos en otro club P&I del Grupo Internacional

El IGA dispone que un club P&I podrá asegurar buques ya inscritos en otro club P&I del Grupo Internacional a cualquier tarifa, a condición de que ésta no sea irrazonablemente baja, y el nuevo club P&I y el asegurado adquieran un compromiso firme antes del 30 de septiembre del año anterior al 20 de febrero u otra fecha usual de inicio de la anualidad de seguro²⁹.

Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited («The Standard»); The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited («Steamship Mutual»); The Swedish Club; United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited («UK P&I Club»); y, The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg) («West of England»).

²⁶ De acuerdo con los informes anuales de 2010-2011, la suma total aproximada de primas y cuotas de los clubes P&I del Grupo Internacional en este ejercicio social fue de 3.225 millones de dólares estadounidenses. Los informes anuales de los trece clubes están disponibles públicamente, donde puede encontrarse información sobre el tonelaje inscrito, primas percibidas, reclamaciones recibidas, beneficios, importe de las reservas y otra información económica de gran interés a efectos de solvencia. Los enlaces están disponibles a través de la página web del Grupo Internacional (<http://www.igpandi.org>).

²⁷ Sobre la creación de los clubes ingleses, escandinavos, norteamericano y japones, *vid.* ampliamente M. C. HILL PRADOS, *Los clubs...*, *op. cit.*, p. 222, y M. F. CLAVERO TERNERO, *Clubs...*, *op. cit.*, p. 85.

²⁸ El IGA puede consultarse en la página web del citado Grupo (<http://www.igpandi.org/Group+Agreements/The+International+Group+Agreement>), consultado el 7 de septiembre de 2012.

²⁹ Los que entren fuera de plazo pagan cuotas determinadas en función de la fecha de ingreso.

El nuevo club, antes de calcular el importe de la cuota, debe pedir al club P&I en el que está asegurado, o a cada uno de ellos si hay más de uno, los antecedentes sobre este operador y la cuota que está pagando. Debe informarle que está considerando entrar en un firme compromiso con su asegurado, las bases sobre las cuales calcular la tarifa y si pretende calcular la tarifa de todos los buques asegurados por el mismo operador en el club actual y, si no es así, de cuáles de ellos. El nuevo club debe informarle finalmente de la tarifa acordada.

En los 30 días siguientes a esta notificación, el club P&I en que está asegurado el miembro que quiere cambiarse puede consultar a un Comité de expertos, nombrado según las disposiciones del IGA³⁰, para que determine si la oferta de seguro P&I es irrazonablemente baja. El Comité de expertos tendrá en cuenta, entre otros aspectos, si la tarifa incluye una justa y razonable provisión para incluir el coste de las reclamaciones no consorciadas por el conjunto de clubes P&I del Grupo Internacional (la denominada retención del club, hasta 8 millones de dólares por siniestro), incluyendo costes externos, como agentes, correspondientes, abogados, peritos y otros tercero; el coste de las contribuciones a las reclamaciones consorciadas entre los clubes P&I; y, el coste de los reaseguros contratados colectivamente por el conjunto de clubes P&I. Si el club no respeta este procedimiento y/o asegura a un precio que el comité considera irrazonablemente bajo, el IGA prevé la aplicación del denominado «*reduced pooling facility*» a modo de sanción. Significa que el club P&I que no ha respetado sus obligaciones contractuales derivadas del IGA, por un plazo de dos años, no tiene derecho a ninguna contribución o indemnización del resto de clubes P&I del Grupo Internacional, salvo en la medida que esta pérdida pueda catalogarse como un reclamación catastrófica («*overspill*»). Además, sólo tiene derecho a la indemnización del reaseguro colectivo sólo en la medida que la cuantía que la pérdida supere los 150 millones u otra que fijen los clubs como máximo.

Como señala la Comisión Europea en su Decisión de 1999, los procedimientos de oferta de precios restringen la libertad de los clubes P&I de competir ofertando un precio a buques que podrían unirse a ellos. Antes de la modificación del IGA, los clubes no podían determinar la totalidad de la tarifa. Tras las modificaciones, los clubes pueden hacer libremente ofertas sobre la base correspondiente a los costes administrativos³¹, pero siguen sin poder fijar los demás (apdo. 87). Los elementos del precio

³⁰ El anexo 2 del IGA se refiere al Comité de Expertos. El secretario del IGA debe mantener dos listas de personas físicas de las cuales deben integrarse el Comité. La lista A son uno o más administradores, empleados, socios de cada club, o sus gerentes, nominados por este club. La lista B comprende otras personas (no siendo directores, empleados, socios o gerentes del club), cada uno nominado por no menos de tres clubes entre personas independientes, con reconocida experiencia para actuar como miembros del Comité. El que eleve una cuestión al comité, debe comunicarlo por escrito al Secretario, dando el nombre de la otra parte y proponiendo una persona de la lista A. La otra parte puede nombrar a otro de la lista B, pero si no lo hace decide el Secretario eligiendo una persona de la lista A o B. Una persona de la lista A no puede ser nombrado por el Comité por el club que lo nominó para esta lista o por el club que reasegura o es reasegurado por este club. Si es un asegurado el que eleva el tema, no puede proponer a uno nominado por la lista A del nuevo club o de un club que reasegura o es reasegurado por el nuevo club. Los dos miembros elegirán a un tercero de la lista B, pero si no lo hacen en tres días laborales, lo hará el secretario. Pero no puede serlo alguien que es en algún momento fue director, empleado o socio de un club: que es parte en litigio; que es el nuevo club si el operador es el que plantea el litigio; o reasegura o es reasegurado por un club incluido en los anteriores; o de los managers de dicho club. Las personas designadas constituyen el comité para resolver la cuestión de referencia, actuando como árbitros conforme a las leyes de arbitraje inglés de 1950 y 1979 o cualquier enmienda o nueva ley. Las partes renuncian al derecho de apelación de la ley de arbitraje en relación a cualquier determinación, decisión o fallo del comité; así como del derecho de petición a la «High Court» conforme a ley de arbitraje de 1979 para la determinación de cualquier cuestión de derecho que surja en el curso de un litigio ante el Comité.

³¹ Cada club podrá elegir entre cobrar de forma independiente sus gastos administrativos o financiarlos a partir de sus ingresos de inversión (apdos. 34 y 35 de la Decisión de la Comisión de 1999).

sobre los que los clubes no pueden realizar ofertas son los costes de las reclamaciones que corren a cargo del club individualmente (el denominado nivel de retención), los costes de las reclamaciones que comparten entre clubes (la retención del *pool*), y los gastos de los reaseguros que también comparten (apdo. 88). La Comisión Europea señala que esta restricción guarda proporción con los objetivos que persiguen. Los procedimientos de oferta de precio permiten que sea el consorcio el que fije las tarifas mínimas, simplemente con el objetivo de que los precios de un club no queden recortados por los de otro club con el que comparte siniestros (apdos. 89 a 91).

2. Recomendación por el Grupo Internacional de los precios mínimos para el seguro P&I de buques petroleros

El Grupo Internacional recomienda anualmente una provisión que los clubes P&I miembros deben incluir en sus precios de seguro P&I ofrecidos a petroleros. La recomendación no es vinculante, pero en la práctica es seguida por todos los clubes. La penalización es muy severa, ya que si un comité de expertos, a instancias de cualquier club, determina que un club no ha tenido en cuenta los costes que para el consorcio tienen estos siniestros, pierde todas las ventajas del consorcio durante dos años (apdo. 99 de la Decisión de la Comisión Europea).

V. EL «INTERNATIONAL GROUP POOLING AGREEMENT» («POOLING AGREEMENT»)

El análisis del contrato de constitución del Grupo Internacional y del «Pooling Agreement» es particularmente difícil debido al carácter confidencial de los mismos. El Grupo tampoco ha respondido a la solicitud de información cursada para la preparación de esta investigación. Asimismo, la Comisión Europea sí nos ha respondido, si bien para señalar el carácter privado de estos contratos y remitiéndonos al Grupo Internacional. La investigación se ha realizado fundamentalmente a partir de las decisiones de la Comisión Europea de 1985 y de 1999, incluyendo el Aviso publicado sobre el «Pooling Agreement» por la Comisión³², así como otras fuentes accesibles públicamente, como la información dada en su web por el Grupo y los informes anuales elaborados por los propios clubes P&I.

1. Aprobación de las pólizas de seguro, métodos contables y reaseguros de cada club por mayoría de 3/4 de los otros clubes del Grupo Internacional

El «Pooling Agreement» dispone que las reglas de seguro, los reaseguros y las prácticas contables de cada club que es parte de este acuerdo están sujetos a la aprobación de los otros miembros del Grupo Internacional. Si hay alguna objeción y no es respondida con razonable satisfacción por el club afectado, una mayoría de 3/4 de los otros clubes del Grupo Internacional puede decidir retirarle en todo o en parte del siguiente ejercicio social los beneficios del «Pooling Agreement»³³. Esta cláusula explica la similitud entre las principales reglas del seguro ofrecidos por los clubes P&I del Grupo Internacional.

La Decisión de la Comisión Europea de 1999 no puso objeción a este tipo de acuerdo. Resaltó que el «Pooling Agreement» sólo puede funcionar adecuadamen-

³² En *Diario Oficial*, C 256/2, 14 de agosto de 1998, pp. 2 a 5.

³³ En D. CHRISTOLODOU, «Protection...», *op. cit.*, p. 326.

te si todos los miembros acuerdan las condiciones que ofertan a sus clientes. No puede obligarse a ningún miembro a que contribuya a dar cobertura a otros miembros con unas condiciones que no ha aprobado previamente (párrafos 81 y 82).

En la actualidad, una manifestación de la importancia de este pacto de los 3/4 se observa en las discusiones en el seno del Grupo Internacional sobre el Reglamento (CE) 392/2009, de 23 de abril, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente, que será aplicable no más tarde del 31 de diciembre de 2012. El citado Reglamento prevé la cobertura por el seguro obligatorio del riesgo de terrorismo, cuando conforme al redactado actual de las reglas del seguro P&I tanto la guerra como el terrorismo están excluidos de cobertura. En el seno del Grupo Internacional de Clubes P&I se ha discutido sobre la posibilidad de extender el ámbito de aplicación del «Pooling Agreement» y de los contratos de reaseguro para incluir la cobertura de riesgo de terrorismo y guerra. Sin embargo, una mayoría de clubes P&I impide hasta ahora el cambio de las reglas de seguro P&I para adecuarse al Reglamento (CE) 392/2009³⁴, por lo que la cuestión no está todavía resuelta³⁵.

2. Reclamaciones de seguros P&I no sometidas al acuerdo de repartición de la siniestralidad entre clubes (la retención del club P&I). Seguros distintos no consorciados

El «Pooling Agreement» prevé un reparto de la siniestralidad entre los trece clubes P&I que componen el Grupo Internacional sólo a partir de reclamaciones que superen los 8 millones de dólares (a partir del ejercicio social 2010-2011)³⁶. Los primeros 8 millones de dólares de cada reclamación son asumidos por cada club. Es la denominada retención del club («club's retention»). Se incrementó en un millón de dólares respecto al ejercicio social anterior. Esto significa que cada club debe pagar las reclamaciones que provengan de sus miembros que sean inferiores a esa cuantía.

En la práctica, las reclamaciones hechas por los miembros a su club P&I son normalmente de menor cuantía de 8 millones de dólares y quedan en el ámbito interno del club. El análisis de los informes anuales revela que, en un ejercicio social, es normal que el número de reclamaciones exigiendo la indemnización sea de varios miles³⁷. Las reclamaciones de pérdidas y daños en las mercancías transportadas por el miembro del club se cuentan entre las más comunes, con un coste medio de entre 20.000 y 30.000 dólares por reclamación³⁸. Las pequeñas colisiones del buque asegurado suman una media de unos 50.000 dólares³⁹. Aproximadamente, más

³⁴ Vid. J. MULRENAN, «Clubs to discuss new EU cruise rules», en *Tradewinds*, de 16 de septiembre de 2011, así como la noticia publicada por el Grupo Internacional el 28 de junio de 2012, titulada «War and terrorism P&I cover review by Club boards», en <http://www.igpandi.org/News+and+Information/News/2012/215>, consultada el 12 de septiembre de 2012.

³⁵ La revista *Tradewinds*, de 22 de junio de 2012, p. 19, informa que el club P&I noruego Gard está pensando de ofrecer esta cobertura especial a través de una de sus compañías domiciliadas en Bermudas, la Safeguard Guarantee Company.

³⁶ R. GONZÁLEZ HEVIA, «Los seguros de responsabilidad en el ámbito marítimo», en F. SÁNCHEZ CALERO (dir.), *Estudios sobre el aseguramiento de la responsabilidad en la gran empresa*, Musini, 1994, pp. 723-752, p. 738, recuerda que los miembros del Grupo Internacional retenían cada uno en 1980, 250.000 dólares; en 1992, 2 millones de dólares, en 1993, 3 millones de dólares; y en 1994, se han visto obligados a subir sus techos a 4 millones de dólares.

³⁷ Por ejemplo, en sus respectivos informes anuales de 2011-2012, 7.000 reclamaciones publica North; 6.800, Britannia; 6.000, Japan, y 5.700, West.

³⁸ Así se recoge en los informes de North y American correspondientes a la anualidad 2011-2012.

³⁹ Vid. el informe de American de la anualidad 2011-2012.

del 98 por 100 del total del número de reclamaciones son por menos de 250.000 dólares. Por tanto, las grandes reclamaciones son en número mucho menores⁴⁰, si bien suponen el mayor porcentaje del total de las reclamaciones pagadas.

En la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio social, no se entra en tanto detalle. Simplemente, un club hace constar el número de millones de dólares de reclamaciones pagadas en concepto de «reclamaciones propias» (*«own claims»*) o «reclamaciones del consorcio» (*«pool's claims»*).

Es común que los clubs P&I recurran individualmente al mercado reasegurador para proteger su patrimonio frente a las reclamaciones que no alcancen el umbral de los 8 millones de dólares y que, por tanto, quedan fuera del «Pooling Agreement» del Grupo Internacional. Este reaseguro es cuestión de cada club P&I y no hay ningún reaseguro colectivo para la «retención del club» entre los clubes del Grupo Internacional. También es posible confiar en las reservas de cada club para hacer frente a la retención individual, pero al menos puede contratarse un reaseguro que cubra las grandes reclamaciones. Entre las reaseguradoras de este tipo de riesgos, parece que principalmente son sociedades de reaseguro cautivas del propio club P&I, aseguradoras comerciales o sindicatos de la Lloyd's.

Asimismo, cada club P&I puede reasegurar ciertos riesgos específicos que quedan fuera del acuerdo de reparto de siniestralidad que constituye el «Pooling Agreement». Son los riesgos no consorciados, a los cuales no se les aplica el límite de retención individual de 8 millones de dólares y, de este modo, lo asume íntegramente cada club P&I.

Por ejemplo, un club P&I puede reasegurar sus reclamaciones de FD&D de mayor cuantía, así como, si presta también este servicio, las reclamaciones de responsabilidad por plataformas y unidades móviles dedicadas al sector energético o a otros sectores especializados.

Igualmente, los riesgos de guerra están excluidos del seguro P&I estándar, pero un club puede optar por ofrecer al miembro este tipo de cobertura. Los clubs P&I que admitan esta exclusión pueden consorciar sus reclamaciones y contratar colectivamente un reaseguro (como el *«combined group of war risks associations»*).

Otros clubs P&I suministran cobertura P&I y otros riesgos para fletadores, que son reasegurados fuera del «Pooling Agreement».

En fin, el club P&I más especializado en el sector de las pequeñas embarcaciones, Shipowners (con una media de 600 toneladas por unidad), prevé que el bajo riesgo que éstas entrañan hace innecesaria la cobertura que ofrece el «Pooling Agreement», y que pueden ser adecuadamente protegidos con un límite de 500 millones de dólares o incluso menores. A estos asegurador, Shipowner les ofrece un seguro a prima fija, a diferencia de sus miembros mutuales, que en todo caso siguen siendo mayoritarios dentro del club.

En todo caso, los contratos de reaseguro no liberan al club P&I de sus obligaciones de indemnización para con sus miembros asegurados.

3. El acuerdo de repartición de siniestralidad entre clubes P&I: la retención del consorcio y pagos entre clubes

La potencialidad de peligros vinculada al comercio marítimo explica que puedan ser de suficiente gravedad e importancia como para agotar la capacidad econó-

⁴⁰ Por ejemplo, en su informe anual, North reporta que sólo 54 reclamaciones fueron por encima de 500.000 dólares, mientras sólo seis superaron el millón de dólares.

mica de un singular club P&I⁴¹. Y más en la actualidad debido a los mayores riesgos asumidos (grandes petroleros, portacontenedores gigantes, cruceros con miles de personas a bordo) en donde la catástrofe puede ser una realidad⁴². Ello unido al progresivo incremento de los límites de responsabilidad del naviero, mantienen el privilegio del que se benefician los clubes, pero con unos techos de indemnización más altos.

De ahí surge el interés común de los clubes P&I del Grupo Internacional de solidarizarse para hacer frente a aquellas reclamaciones de cierta importancia, pero no tan importantes como para determinar la insolvencia del club. El reaseguro ulterior sirve propiamente para las reclamaciones catastróficas.

El «Pooling Agreement» prevé que, en las reclamaciones por encima de 8 millones de dólares, el club que la sufre tiene un derecho contractual a exigir a los demás clubes firmantes una contribución económica. De esta manera, un siniestro importante acaba repercutiendo no sólo al club asegurador (y a sus mutualistas en forma de cuotas), sino a los otros clubes y a sus respectivos mutualistas. Por tanto, dado que la inmensa mayoría de la flota mercante internacional está inscrita en alguno de estos clubes P&I del Grupo Internacional, la mayor parte de la industria naviera acaba contribuyendo a la reclamación a través de sus cuotas mutuales⁴³.

En concreto, si una reclamación de un asegurado supera la cuantía de 8 millones de dólares, lo que excede hasta los siguientes 52 millones (hasta 60 en total) es compartido por todos los clubes P&I de acuerdo con una tarifa calculada cada año. Es la llamada retención del consorcio (*«pool's retention»*). Por tanto, cada club ha de abonar no sólo los siniestros que sufren sus asegurados (reclamaciones propias, *«own claims»*), sino también eventualmente pagar a otro club cuyo asegurado ha sufrido un gran siniestro (reclamaciones del consorcio, *«pool claims»*).

Entre las causas de este tipo de grandes siniestros, los clubs P&I destacan errores humanos en la gestión náutica por el equipo de puente del buque, prácticas y remolque, con resultado de colisiones contra buques anclados o contra elementos fijos, como muelles⁴⁴. Las consecuencias pueden suponer vertido de combustible, costes de prevención de la contaminación, lesiones o muerte de marineros, pérdida de mercancías, hundimiento de buque, remoción de pecio, cierre de puerto, lucro cesante por imposibilidad de actividad, entre otras. Es común que los informes de los clubes P&I destaque la naturaleza aleatoria y volátil de las reclamaciones del consorcio⁴⁵.

El «Pooling Agreement» dispone que una reclamación es susceptible de ser consorciada si y sólo si el club P&I afectado ha abonado la parte correspondiente a la retención del club⁴⁶.

⁴¹ También J. J. VARA PARRA, *El contrato de reaseguro en Derecho internacional privado*, Cáceres, Universidad de Extremadura, 2003, p. 15.

⁴² T. COGHLIN, «Shipowners' liabilities fifty years on», en *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 22, núm. 3, 1991, pp. 415-421, p. 417, ya consideraba que entre los años cuarenta y noventa del siglo XX, las reclamaciones no solamente eran más numerosas, sino también más grandes. La reclamación catastrófica era ya una posibilidad real.

⁴³ También R. GONZÁLEZ HEVIA, «Los seguros...», *op. cit.*, p. 739, y M. J. CLAVERO TERNERO, «Novedades...», *op. cit.*, p. 183.

⁴⁴ Vid. D. OSLER, «Up to 45% of watchkeepers sleep while on duty», en *Lloyd's List*, edición de 1 de febrero de 2012, p. 2; J. MACQUEEN, «West of England P&I club in steam safety call», en *Lloyd's List*, edición de 10 de junio de 2011, p. 2, entre otras noticias que confirmarán esta apreciación.

⁴⁵ No obstante, Britania destaca que «la pobre calidad de la tripulación y un inadecuado entrenamiento favorecen este tipo de siniestros, en un mundo que parece cada vez más satisfecho con certificados emitidos en tierra, falta gente realmente experimentada en el mar».

⁴⁶ D. CHRISTOLODOU, «Protection...», *op. cit.*, p. 321, la cl.3.1.f del Pooling Agreement.

La suma total de lo pagado por cada club en concepto de reclamaciones del consorcio incluye un porcentaje en este concepto, naturalmente variable por lo fortuito de estos siniestros importantes. Así, habrá años benignos en que las reclamaciones del consorcio apenas alcancen el 5 o 10 por 100 del total de las reclamaciones pagadas por un club, y habrá otros en que por acumulación de grandes siniestros haya superado el 30 por 100 del total (caso del periodo 2006/2007)⁴⁷. Es más, dependiendo del año, un club P&I puede no notificar ninguna reclamación de consorcio, limitándose a contribuir a los siniestros que sufren los miembros de otros clubes; o bien, al contrario, presentar una o más reclamaciones del *pool*.

El importe de contribución por cada club P&I a una reclamación de consorcio no es idéntico a todos. Depende de una fórmula fijada en el «Pooling Agreement», de acuerdo con el tonelaje asegurado de cada club P&I con respecto al tonelaje total del conjunto de clubes del Grupo Internacional⁴⁸.

El pago por cada club P&I por reclamaciones del consorcio se abona directamente al club P&I cuyo miembro ha sufrido el siniestro. Los clubes se hacen pagos y cobran entre ellos y se ponen en la cuenta de ingresos y gastos como crédito o como deuda. Por tanto, las reclamaciones del consorcio no se abonan al Grupo Internacional para que lo distribuya.

Para tener seguridad jurídica respecto a que los miembros del consorcio atiendan sus obligaciones derivadas del «Pooling Agreement», todos los clubes P&I del IG llegaron a un acuerdo el 20 de febrero de 1996 para que cada uno de ellos establezca garantías a favor de una sociedad llamada The Bermuda Trust Company. Estas garantías financieras, como una carta de crédito o un pagaré, por un importe que varía para cada club, son realizables únicamente en el supuesto en que dicho club no cumpla sus obligaciones derivadas del «Pooling Agreement».⁴⁹

Dentro del tramo de retención del consorcio (entre 8 y 60 millones de dólares), cada Club P&I puede voluntariamente reasegurar sus obligaciones derivadas del «Pooling Agreement» para transferir el riesgo inherente a su obligación de contribuir al pago de las reclamaciones, o bien asumir dichos abonos con cargo a sus fondos propios. En todo caso, Hydra Insurance Co Ltd., es una sociedad reaseguradora cautiva, domiciliada en Bermudas, que reasegura a cada club, por sus obligaciones derivadas de «Pooling Agreement» entre 30 y 60 millones⁵⁰. Cada Club es propietario de una parte separada o célula de Hydra y los fondos correspondientes sólo pueden ser utilizados para satisfacer las obligaciones de cada club propietario.

4. El IGA 2013

El Grupo Internacional de Clubes P&I ha hecho pública recientemente la nueva versión del «International Group Agreement» (IGA) de 2013. Como señala el punto 10 de su preámbulo, el nuevo IGA 2013 introduce las modificaciones acordadas entre los clubes P&I contratantes tras concluir la Comisión su investigación en materia de competencia.

⁴⁷ Por ejemplo, UK reporta en su informe de 2010-2011 haber pagado 35 millones de dólares a otros clubs en 2010/2011, 25 en 2009/2010 y 4 en 2008/2009.

⁴⁸ D. CHRISTODOU, «Protection...», *op. cit.*, p. 321, señala que los factores a tener en cuenta son las reclamaciones de cada club, tonelaje y cuotas iniciales y suplementarias.

⁴⁹ Información extraída de los informes anuales 2010/2011 de Standard y London.

⁵⁰ D. CHRISTODOU, «Protection...», *op. cit.*, p. 321, recuerda que Hydra es una reaseguradora cautiva que fue específicamente fundada para servir a las necesidades de los miembros del Grupo Internacional, citando la cl. 1.2.1(a.) del «Pooling Agreement».

El IGA 2013 mantiene sustancialmente el mismo contenido que el IGA 2008, con algunas diferencias. En primer lugar, el IGA 2013 añade una nueva disposición en materia de cambio de club P&I de buques ya asegurados por alguno de los clubes P&I del Grupo Internacional. En concreto, prevé la posibilidad del operador de buques que ya está asegurado en un club P&I miembro del Grupo Internacional de consultar a una comisión de éste de si la cuota que paga es irrazonablemente alta. Si la comisión así lo confirma, otro club P&I del Grupo Internacional que asegure a continuación al mismo operador puede aplicar su propia cuota y no ser sancionado con la reducción de los beneficios derivados del *pooling* entre clubes. En cambio, si la comisión considera que la cuota pagada no es irrazonablemente alta, el nuevo club P&I que asegure al mismo operador deberá aplicar la misma cuota al buque o buques del mismo operador que venía aplicando el anterior club P&I (nuevas cláusulas 3.7 y 3.8 IGA 2013).

En segundo lugar, a la hora de determinar si la cuota de seguro P&I de un operador es irrazonablemente baja o alta, el Comité del Grupo Internacional de clubes P&I tendrá en cuenta, entre otros criterios, la relación de siniestros actuales e históricos del operador y el tipo de buque, su empleo comercial, tripulación y bandera y el coste de las reclamaciones que pueden ser razonablemente atribuibles a este tipo de buque conforme a las estadísticas y otra información adecuada (nueva cláusula 6.2.a IGA 2013).

En tercer lugar, especial atención dedica el IGA 2013 a desarrollar el concepto y contenido de la cuota de exención (*«release call»*). Ésta tiene el efecto de liberar a un operador de pagar una cuota adicional por cada uno de los años en que estuvo asegurado en un club P&I del Grupo Internacional. El Consejo de Administración o un comité del club P&I afectado debe cuantificar el importe de esta cuota. Para ello, el IGA 2013 le impone tener en cuenta la información objetiva actuarial relativa al riesgo de insuficiencia de cuotas; al riesgo de insuficiencia de reservas; al acaecimiento de un riesgo catastrófico; al riesgo de que el club sufra pérdidas de liquidez, en inversiones o vinculadas a las monedas; al riesgo de quiebra de un operador, un depositario de fondos, un reasegurador u otro club P&I parte del «Pooling Agreement»; y, a riesgos operacionales del propio funcionamiento del club (nueva cláusula 8.1 IGA 2013).

El texto completo del IGA 2013 está disponible públicamente en la página web del Grupo Internacional de Clubes P&I (igpandi.org). En cambio, el contrato de constitución del Grupo Internacional y el «Pooling Agreement» no están a disposición del público.

VI. EL REASEGURO COLECTIVO DE LOS CLUBES DEL GRUPO INTERNACIONAL PARA RECLAMACIONES SUPERIORES A LA RETENCIÓN DEL CONSORCIO

Desde 1951, los clubes P&I negocian y contratan colectivamente un reaseguro para hacer frente a los riesgos mayores vinculados a la oferta de seguros P&I. Se conoce como el «General Excess Loss Contracts» («GELC») y constituye el mayor contrato de reaseguro marítimo del mundo. Tanto los sindicatos de la Lloyd's como reaseguradores comerciales interesados en este sector participan de una manera u otra como reaseguradores de los clubes P&I del Grupo Internacional⁵¹.

⁵¹ En este sentido, el informe anual de Standard de la anualidad 2010-2011, que añade que el GELC se renovó en términos satisfactorios, de menor coste por tonelada para todos los buques, debido

La contratación del reaseguro está favorecida por los principios de limitación de responsabilidad del naviero que, salvo que no sean aplicados, limitan el riesgo de los reaseguradores.

En virtud de este contrato de reaseguro colectivo, un club P&I está cubierto contra este tipo de reclamaciones extraordinarias. Para el periodo 2011/2012, el GELC ofrece una cobertura máxima de 2.000 millones de dólares por reclamación a partir de los 60 millones de retención del consorcio. El GELC se renueva cada año y se subdivide en los siguientes tres tramos de cobertura.

El primer tramo (*«first general excess»*) cubre 500 millones de dólares, entre 60 y 560 millones. El reaseguro ofrece *«unlimited reinstatements»*, lo que significa que si se gasta la cobertura total con un solo siniestro, el límite de indemnización estará igualmente disponible para los posteriores siniestros. Para bajar el precio del reaseguro, los clubs del Grupo Internacional coaseguran el 25 por 100 de este primer tramo del contrato; desde los 60 millones a los 560 millones por siniestro. A su vez, este coaseguro está reasegurado con la reaseguradora cautiva Hydra —que a su vez lo puede reasegurar en el mercado comercial reasegurador—.

El segundo tramo (*«second general excess»*) cubre los siguientes 500 millones de dólares, entre 560 y 1.060 millones, también con *«unlimited reinstatements»*.

El tercer tramo (*«third general excess»*) ofrece cobertura de 1.000 millones, para el importe de una reclamación entre 1.060 y 2.060 millones de dólares, igualmente con *«unlimited reinstatements»*.

Adicionalmente, los clubs del IG tienen otro contrato de reaseguro de dos años para una reclamación de hasta 1.000 millones adicionales (esto es, entre 2.060 millones y 3.060 millones, con un único *«reinstatement»*, con el objetivo de reducir la necesidad de que los miembros de los clubs hagan cuotas catastróficas en esta hipótesis. Se denomina *«Collective Overspill Cover»*.

El Grupo Internacional hace públicos cada año los términos de la renovación del GELC y fija las tarifas del reaseguro a abonar por cada club P&I. Esta tarifa incluye la prima correspondiente a la reaseguradora cautiva Hydra, el reaseguro de cuotas catastróficas o de exceso del GELC y el reaseguro de exceso de riesgo de guerra⁵² a partir de la anualidad que empieza el 20 de febrero. Los precios de reaseguro distinguen entre petroleros dedicados al transporte de crudo (*«dirty tankers»*), petroleros dedicados al transporte de productos refinados de petróleo, como gasolina o gasoil (*«clean tankers»*), buques de carga seca y buques de pasajeros⁵³. La tonelada de estos últimos es con diferencia la más cara. También se incluye el precio del reaseguro de buques fletados, distinguiendo si son o no petroleros.

al incremento de buques aseguradores, la moderación en las reclamaciones y la exposición al riesgo de los diferentes tipos de buques.

⁵² Los riesgos de guerra están excluidos del seguro P&I estándar. Sin embargo, los clubs P&I del Grupo Internacional ofrecen indemnización de hasta 500 millones (en 2010). El club P&I sólo indemniza el importe que excede del valor del buque inscrito u otra cuantía que el miembro del club pueda cobrar de asegurador de riesgos de guerra, el que sea mayor (S. J. HAZELWOOD y D. SEMARK, *Clubs P&I... op. cit.*, cap. 24, apdo. 4).

⁵³ Por ejemplo, según publica el Grupo Internacional en su página web, ya citada, para la anualidad 2012-2013, el precio de estos reaseguros es de 0,6515 dólares por tonelada para un *«dirty tanker»*; 0,2798 dólares por tonelada para un *«clean tanker»*; 0,3561 dólares para un buque de carga seca; 1,3992 dólares por tonelada para un buque de pasajeros; 0,1768, para los buques petroleros fletados y 0,0861, para otro tipo de buques fletados. El Grupo Internacional también publica la prima adicional exigible a los buques petroleros que naveguen o visiten puertos o aguas jurisdiccionales de los Estados Unidos de Norteamérica.

VII. FUNCIÓN REPRESENTATIVA DE LOS MIEMBROS A CARGO DEL GRUPO INTERNACIONAL EN DIFERENTES ORGANISMOS

El Grupo Internacional de clubes P&I⁵⁴ cumple también una función representativa de sus miembros en varias organizaciones internacionales. Así, en instituciones intergubernamentales como la Organización Marítima Internacional, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho comercial internacional (CNUDMI o «UNCITRAL»), y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. También asume labores representativas de los clubes P&I miembros ante los Gobiernos nacionales y la Unión Europea. Idéntica función representativa cumple el Grupo Internacional de clubes P&I en otras organizaciones de la industria marítima como la Cámara de Navegación Internacional (ICS), el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), el Foro Internacional Marino de Compañías Petroleras (OCIMF) o la Asociación Internacional de Propietarios de Buques Petroleros (INTERTANKO).

Por ejemplo, el Grupo Internacional de Clubes P&I defendió los intereses de sus miembros en el proceso de preparación de la Directiva 2009/20/CE, que transpone el RD 1616/2011. Destaquemos que en la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la responsabilidad civil y las garantías financieras de los propietarios de buques, presentada por la Comisión en 2005, su art. 10 reconocía la acción directa del perjudicado⁵⁵. El Grupo Internacional de clubes P&I se opuso públicamente a la inclusión de una acción directa para todo tipo de reclamaciones⁵⁶ y finalmente, la Directiva 2009/20/CE no la incluye, si bien tampoco la descarta.

VIII. UNA HIPOTÉTICA ALTERNATIVA AL SEGURO P&I DE LOS CLUBES DEL GRUPO INTERNACIONAL: OTRO TIPO DE SEGURO O GARANTÍA FINANCIERA CON CONDICIONES SIMILARES DE COBERTURA

El RD 1616/2011 admite la posibilidad de cumplir la obligación legal de asegurarse mediante el recurso a otro tipo de seguro o de garantía financiera, incluido el autoseguro, que ofrezca unas condiciones similares a las de los clubes P&I del Grupo Internacional. Esta declaración deja a salvo los principios esenciales del Derecho de la libre competencia, al no reconocer ningún tipo de oligopolio legal a favor de los citados clubes P&I.

La intervención de otras entidades no aseguradoras que presten la «garantía financiera» no está reconocida en el RD 1616/2011, pues las entidades suscriptoras han de ser aseguradoras o uno de los clubes P&I del Grupo Internacional.

El RD 1616/2011 también admite el autoseguro como forma de cumplimiento de la obligación jurídica de disponer de garantías para hacer frente a reclamaciones de Derecho marítimo. En sentido estricto, el autoseguro no es un seguro, pues no interviene ningún asegurador. Sería el mismo naviero del buque quien asumiese

⁵⁴ En <http://www.igpandi.org>, consultada el 23 de julio de 2012.

⁵⁵ En <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0593:FIN:ES:PDF>, consultada el 12 de septiembre de 2012.

⁵⁶ En «International Group Position Statement on the proposed Civil Liability Directive following the EP TRAN Committee Vote on 27 February 2007», en <http://www.igpandi.org/downloadables/news/newsPost%20TRAN%20IG%20Statement.pdf>, consultada el 12 de septiembre de 2012.

se sobre su patrimonio las consecuencias económicas derivadas de sus propios riesgos⁵⁷.

Sin embargo, en nuestra opinión, la alternativa plantea una oportunidad que es químérica para la mayor parte de aseguradores y navieros. El amplio rango de coberturas y la cobertura ilimitada de la responsabilidad civil naviera ofrecidos por los clubes P&I del Grupo Internacional son, de momento, inigualables en la actualidad.

La propia Comisión Europea ya reconoce que, gracias al *pool*, los clubes pueden ofrecer unas coberturas que de otro modo no podrían por sí solas. Por ello, la vía más común de participar en el mercado para las aseguradoras comerciales u otros clubes no integrados en el Grupo Internacionales (de Rusia, de China, de India, entre otros)⁵⁸ es el reaseguro con los clubes P&I del Grupo Internacional⁵⁹.

BIBLIOGRAFÍA

- ALBORS, E., «Los intereses de los navieros y de los clubs de protección e indemnización en la Propuesta de Anteproyecto de la Ley general de la navegación marítima», en J. M. DE EIZAGIRRE (coord.), *XVI Jornadas de Derecho marítimo de San Sebastián*, San Sebastián, 2004, pp. 67-92.
- ANAVE, *Empresas navieras 2012*, disponible en <http://www.anave.es/informes-y-publicaciones/de-anave>.
- ANDERSON, C. B., y DE LA RUE, C., «The role of the P&I Clubs in marine pollution incidents», en *Tulane Law Review*, vol. 85, núms. 5 y 6, junio 2011, pp. 1257-1303.
- BENNETT, P., «Mutual Risk: P&I insurance clubs and maritime safety and environmental performance», en *Marine Policy*, núm. 25, 2001, pp. 13-21.
- BLANCO GIRALDO, F. L., «Autoseguro: régimen legal y contractual», en *Revista de Derecho de los seguros privados*, núm. 3, mayo-junio 1999, pp. 7-23.
- CLAVERO TERNERO, M. F., *Clubs de P&I*, Madrid, Instituto Europeo de Estudios Marítimos, 1993.
- «Novedades recientes en el seguro P&I», en J. M. DE EIZAGIRRE (coord.), *IV Jornadas de Derecho marítimo de San Sebastián*, San Sebastián, Librería Carmelo, 1997, pp. 151-209.
- COGHLIN, T. G., «Protection & Indemnity Clubs», en *Lloyd's Maritime and Commercial Law and Quarterly*, 1984, pp. 403-416.
- «Shipowners' liabilities fifty years on», en *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 22, núm. 3, 1991, pp. 415-421.
- CHRISTOLODOU, D., «Protection & Indemnity Clubs and Competition», en A. ANTAPASSIS, L. ATHNASSIOU y E. ROSEG (eds.), *Competition and regulation in shipping related industries*, Holanda, Martinus Nijhoff Publishers, 2009, pp. 317-336.

⁵⁷ Vid. *Diccionario de la Fundación Mapfre*, en <http://www.mapfre.com/wdiccionario/terminos/vertermino.shtml?a/autoseguro.htm>, consultada el 13 de septiembre de 2012. Más ampliamente, F. L. BLANCO GIRALDO, «Autoseguro: régimen legal y contractual», en *Revista de Derecho de los seguros privados*, núm. 3, mayo-junio 1999, pp. 7-23.

⁵⁸ Sin ánimo exhaustivo, pueden encontrarse referencias de estas organizaciones en Internet: Russian P&I Pool (www.russian-pool.com); China Shipowners Mutual Assurance Association (www.cpiweb.org); British European & Overseas P&I Facility (www.british-european-overseas-pandi.co.uk); Hanseatic P&I (www.hanseatic-pandi.com); Indian Ocean P&I Club Association of Ceylon (www.iopai.com); the Charterers P&I Club (www.exclusivelyforcharterers.com); TT Club Mutual Insurance Limited (www.ttclub.com), entre otras.

⁵⁹ E. ALBORS, «Los intereses de los navieros y de los clubs de protección e indemnización en la Propuesta de Anteproyecto de la Ley general de la navegación marítima», en J. M. DE EIZAGIRRE (coord.), *XVI Jornadas de Derecho marítimo de San Sebastián*, San Sebastián, 2004, p. 90, indica que quizás en un futuro las cosas cambien, pero «hoy por hoy no resulta posible comprar un seguro de responsabilidad civil para la explotación naviera, sin acudir a un club P&I».

- GABALDÓN, J. L., *Curso de Derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, Madrid-Barcelona-Buenos Aires, Marcial Pons, 2012.
- GARCÍA-PITA Y LASTRES, J. L., *Riesgos e intereses del naviero y cobertura asegurativa. Del Código de Comercio, a la reforma del Derecho de la navegación marítima*, Cizur Menor, Aranzadi-Thomson Reuters, 2009.
- *El reaseguro marítimo, entre el Derecho español y el «Common Law»*, Cizur Menor, Aranzadi-Thomson Reuters, 2011.
- GONZÁLEZ HEVIA, R., «Los seguros de responsabilidad en el ámbito marítimo», en F. SÁNCHEZ CALERO (dir.), *Estudios sobre el aseguramiento de la responsabilidad en la gran empresa*, Musini, 1994, pp. 723-752.
- GRUPO INTERNACIONAL DE CLUBES P&I (web), <http://www.igpandi.org/>, con enlaces a las página web de cada club miembro del Grupo Internacional.
- HAZELWOOD, S. J., y SEMARK, D., *Clubs P&I. Law and Practice*, 4.ª ed., London, LLP, 2010.
- HILL PRADOS, M. C., *Los clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo*, Barcelona, Bosch, 1992.
- MACQUEEN, J., «West of England P&I club in steam safety call», en *Lloyd's List*, edición de 10 de junio de 2011.
- MAPFRE, *Diccionario de la Fundación Mapfre*, disponible en la web <http://www.mapfre.com/wdiccionario/terminos/vertermino.shtml?a/autoseguro.htm>, consultado el 13 de septiembre de 2012.
- MULRENAN, J., «Clubs to discuss new EU cruise rules», en *Tradewinds*, edición de 16 de septiembre de 2011.
- OCDE, *The removal of insurance from substandard shipping*, junio de 2004, disponible en <http://www.oecd.org/sti/transport/maritimetransport/32144381.pdf>.
- OLAVARRÍA IGLESIAS, J., «La exención por categorías de la prohibición de prácticas colusorias en el sector del seguro: el nuevo reglamento de la Comisión Europea», en *Revista Española de Seguros*, núm. 145, enero-marzo 2011, pp. 29-62.
- OSLER, D.: «Up to 45% of watchkeepers sleep while on duty», en *Lloyd's List*, edición de 1 de febrero de 2012.
- RODRÍGUEZ CARRIÓN, J. L., *Derecho de la navegación. Los seguros marítimos y aéreos*, Madrid-Barcelona, Marcial Pons, 2003.
- ROSE, F. D., *Marine Insurance: Law and Practice*, 2.ª ed., London, LLP, 2010.
- SIERRA NOGUERO, E., «Compulsory liability insurance against claims arising from the operation of a vessel», en *The Journal of Business Law*, fasc. 7, 2011, pp. 682-698.
- TRADEWINDS (revista), edición de 22 de junio de 2012.
- VARA PARRA, J. J., *El contrato de reaseguro en Derecho internacional privado*, Cáceres, Universidad de Extremadura, 2003.